VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 267)
z dnia 20 lutego 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 267)

20 lutego 2019 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS),** przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury – wniosku Koła Poselskiego Nowoczesna o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu informacji w sprawie funkcjonowania elektronicznego systemu poboru opłat za korzystanie z dróg viaTOLL i planowanego znaczącego wzrostu kosztów obsługi ww. systemu, w związku z przejęciem zarządzania przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Alvin Gajadhur** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli wraz ze współpracownikami, **Piotr Mikiel** dyrektor Departamentu Transportu w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Maciej Wroński** prezes Transportu i Logistyki Polska, **Piotr Litwiński** przewodniczący Zarządu Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. W porządku dziennym mamy rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury – wniosku Koła Poselskiego Nowoczesna o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu informacji w sprawie funkcjonowania elektronicznego systemu poboru opłat za korzystanie z dróg viaTOLL i planowanego znaczącego wzrostu kosztów obsługi wyżej wymienionego systemu, w związku z przejęciem zarządzania przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

Wobec powyższego, oddaje głos panu posłowi Suchoniowi.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, większa część dyskusji miała miejsce podczas posiedzenia, które zakończyło się pięć minut temu i być może należy coś przedsięwziąć w tej sprawie, panie przewodniczący. Zwoływanie dwóch posiedzeń Komisji w niemal tym samym temacie, jak powiedziałem podczas poprzedniego posiedzenia, wydaje się niecelowe. Niemniej jednak, zwróciliśmy się z wnioskiem o przedstawienie tej informacji podczas posiedzenia Sejmu, ponieważ wszyscy wiemy, o czym wielokrotnie była już tutaj mowa, że system poboru opłat zapewnia finansowanie bardzo ważnego zadania inwestycyjnego, jakim jest budowa dróg krajowych. Ma to bardzo istotny wpływ na życie i funkcjonowanie obywateli, ale również prowadzenie działalności gospodarczej w tej sprawie. W związku z tym, chcę prosić o wyjaśnienie niektórych kwestii.

Przedstawiając informację podczas poprzedniego posiedzenia Komisji, ministerstwo wskazywało na cele związane z przejęciem. Chodziło o maksymalizację stopnia wykorzystania aktywów, zapewnienie ciągłości funkcjonowania systemu, kwestię szerszego włączenia polskich firm w prowadzenie działań podczas poboru opłat oraz zwiększenie poziomu ochrony danych. W związku z tym, proszę o odpowiedź na pytania, które wyja-

śnią te kwestie. Po pierwsze, proszę o ustosunkowanie się do pytania, o ile zwiększyły się przychody krajowego funduszu z tytułu poboru opłat? Rozumiem, że jeśli chodzi o maksymalizację wykorzystania aktywów, powinno to skutkować zwiększeniem przychodów Krajowego Funduszu Drogowego. Po drugie, chcę prosić o wyjaśnienie, o ile spadł koszt uruchomienia i utrzymania 1 km drogi, czyli części związanej z inwestycjami, ale również z bieżącą obsługą, w stosunku do okresu, kiedy operatorem była poprzednia firma? Rozumiem, że koszt uruchomienia i obsługi 1 km w ciągu miesiąca jest wskaźnikiem, abyśmy mogli konkretnie porównać koszty dotyczące jednego i drugiego czasu.

Nie ukrywam, że impulsem do złożenia tego wniosku były informacje, które pojawiły się w przestrzeni medialnej i nieprzypadkowe osoby mówiły, że może dojść do drastycznego wzrostu kosztów obsługi. Powiem, że w wyjaśnianiu nie pomaga bardzo skomplikowana struktura, która została zastosowana w wyniku tych zmian. Poprzednio mieliśmy jednego operatora, który pobierał opłaty, odpowiadał za finansowanie i generował przychody do funduszu. Tutaj nie było problemu z wyjaśnieniem, ile wpłynęło do funduszu, jakie były koszty itd. Natomiast w sytuacji, w której zadania zostały skomplikowanie podzielone, trudno jest obecnie ustalić, jakie są rzeczywiste koszty związane z funkcjonowaniem. W związku z tym, spróbujmy odnieść się do tego. Być może porównując koszty utrzymania i uruchomienia 1 km uzyskamy odpowiedź, jak rzeczywiście wygląda kwestia optymalizacji stopnia wykorzystania tych aktywów? Bardzo proszę również o ustosunkowanie się do kwestii włączenia polskich firm. Przypominam, że w trakcie debaty nad tym projektem to był jeden z elementów bardzo szeroko podnoszony przez ministerstwo, że jest większa potrzeba udziału polskiego kapitału.

W związku z tym, bardzo proszę o informację, ile wynosił udział polskiego kapitału wśród podwykonawców tego systemu przed przejęciem, a ile teraz? O ile wzrósł udział polskich firm w obsłudze systemu? Chcę jeszcze prosić o informację, czy firma Kapsch jest jednym z wykonawców biorących udział w tworzeniu i obsłudze systemu? Jaki jest procent tego przedsięwzięcia? Generalnie proponowałem takie rozwiązanie w trakcie pracy nad projektem ustawy, aby jednak pozostawić możliwość funkcjonowania tego obszaru w sposób, żeby ministerstwo organizowało przetarg na obsługę i wtedy miało czystą sytuację. Nie angażuje to instytucji państwowych, natomiast państwo ma dochody z tytułu korzystania z dróg i autostrad. Muszę powiedzieć, że nie jesteśmy w stanie oszacować wszystkich elementów, które składają się na koszty przejęcia systemu. Tutaj poniesione koszty i nakłady, żeby przejąć ten system, nigdy nie zostaną oszacowane, a one, biorąc pod uwagę wszystkie aspekty, były wysokie. Zatem, proszę o udzielenie odpowiedzi na te pytania, oczywiście zdając sobie sprawę, że nie wszystkie informacje są dostępne w tym momencie.

Zatem składam wniosek, aby odpowiedzi, które nie są możliwe do udzielenia, zostały przekazane w formie pisemnej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, ponieważ muszę udać się do innych zajęć, mam jedną prośbę do pana dyrektora – proszę o przekazanie do sekretariatu Komisji materiałów, które państwo zaprezentowali, jeśli jest to oczywiście możliwe. Myślę, że tutaj nie było żadnej informacji, która nie powinna dostać się do szerokiego grona odbiorców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Panie dyrektorze, oddaję panu głos.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni państwo, aspekt kosztów odłóżmy na bok, bo wszystkie informacje zostaną złożone na piśmie, w związku z dyskusją na poprzednim posiedzeniu Komisji. Tam będą zawarte informacje o wszystkich kosztach poniesionych w systemie po listopadzie 2018 r. Zapewniam pana posła, że to nie jest nic trudnego, żeby wszystko zsumować

i podać kwotę. Na wielkość wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego z systemu poboru opłat w ogóle nie mają wpływu zawarte umowy. Wpływy są wynikiem przyjętych stawek i sieci, która w rozporządzeniu Rady Ministrów została określona z jednej strony, jako cena za przejechanie 1 km, a z drugiej, jako odcinki dróg, na których pobierana jest opłata. Od tego zależą wpływy. Powrócę do wykresu, który jest w tej chwili wyświetlony. To jest wykres prezentujący wzrost wpływów w systemie poboru opłat, związany z rozwojem systemu i z tego tytułu rosną wpływy. Oczywiście jest drugi aspekt ekonomiczny wzrostu wpływów – im większy ruch, tym większe wpływy. W Polsce istnieje prawidłowość, że ruch wzrasta mniej więcej w tej samej wysokości jak PKB. Jeżeli rośnie PKB, mamy wzrost ruchu i wpływ do Krajowego Funduszu Drogowego. Oczywiście, w miarę oddawania kolejnych odcinków autostrad i dróg ekspresowych do eksploatacji, postaramy się, żeby kolejne odcinki były obejmowane tym systemem opłat i generowały wpływy do KFD.

Jeśli chodzi o strukturę, mamy nieporozumienie. Nie różni się ona od poprzedniej. To jest ta sama struktura. Wcześniej działał generalny wykonawca i miał kilkudziesięciu podwykonawców. Teraz działa Inspekcja Transportu Drogowego i w podobnym zakresie są podwykonawcy. To jest taka sama komplikacja. Ważne, że eliminowany jest stopień generalnego wykonawcy. Koszty związane z generalnym wykonawcą w dużej części bierze na siebie GITD. Został on wyposażony w odpowiednią liczbę etatów i zdolności do pełnienia tej funkcji. Oczywiście, to są koszty ponoszone z budżetu państwa na funkcjonowanie jednostki w tym zakresie. Ale to już nie są koszty generalnego wykonawcy, który do tej pory zarządzał tym systemem. Może to jest niewłaściwe słowo. Po prostu był naszym generalnym wykonawcą w poprzednim układzie.

Chcielibyśmy bardzo, żeby polscy podwykonawcy, w miarę ogłaszania kolejnych przetargów i ich rozstrzygania, pojawiali się w dużej liczbie. Ale to nie jest problem. Problemem jest, że funkcjonujący system przez ostatnie 20 miesięcy będzie wygaszany i zastępowany nową technologią i systemem. Polska myśl techniczna będzie wdrażana dużo szerzej w nowym systemie. To jest współpraca z Ministerstwem Cyfryzacji, Instytutem Łączności na etapie tworzenia czysto polskiej koncepcji przygotowania i realizacji nowego systemu, a później jego wdrożenia. Na tym etapie, w nowym systemie, oczekujemy, że udział polskich firm i polskiej myśli technicznej i technologicznej będzie bardzo wysoki. Jeśli chodzi o koszty, zostawiam sprawę na boku, bo wszystkie odpowiedzi udzielimy na piśmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, to była ciekawa i precyzyjna wypowiedź. Zapewne pan poseł się zgodzi, że wystarczy informacja otrzymana na piśmie. Czy tak?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tak, panie przewodniczący, ale proszę o ustosunkowanie się do kwestii odpowiedzialności za utratę przychodów w przypadku awarii. Kto ostatecznie odpowiada za takie sytuacje? Do tej pory główny wykonawca, operator, firma Kapsch ponosiła odpowiedzialność w przypadku awarii. Natomiast, kto dzisiaj ponosi koszty z tym związane?

Dyrektor w MI Jarosław Waszkiewicz:

Krótka odpowiedź – ten, kto zawinił. Jeżeli w umowie z danym wykonawcą lub podwykonawcą jest nieprawidłowość, wada w działaniu, koszty i konsekwencje dla wpływów Krajowego Funduszu Drogowego i funkcjonowania systemu ponosi dany podwykonawca.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

A z czego zapłaci GITD, jeżeli po stronie głównego inspektora pojawi się problem w przypadku awarii?

Dyrektor w MI Jarosław Waszkiewicz:

Proszę państwa, GITD jest agendą rządową, wykonującą zadania wskazane w ustawie i za to odpowiada. To jest ustawowa odpowiedzialność GITD za realizację swoich funkcji określonych w przepisach prawa, zmienionej, również z rekomendacją Komisji Infrastruktury, w ustawie o drogach publicznych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy są jeszcze jakieś pytania? Proszę państwa, odbyła się długa i ciekawa dyskusja. Uzyskaliśmy szereg informacji, pozostałe będą na piśmie. Materiały prosimy przekazać do Komisji Infrastruktury. Mam propozycję, aby po dwóch debatach przyjąć stanowisko, że nie ma potrzeby mówienia o tym problemie na sali sejmowej. Krótko mówiąc, prosimy o negatywne zaopiniowanie przez państwa posłów wniosku o przeprowadzenie kolejnej debaty na sali sejmowej. Myślę, że potrzeba jeszcze trochę czasu i na pewno każdy poseł i klub ma możliwość obserwowania, co się dzieje obecnie z poborem opłat. Na pewno będzie stosowna okazja na posiedzeniu Komisji, żeby o to zapytać. To jest moja propozycja. Czy jest inny wniosek? Nie słyszę. W związku z tym, przyjęliśmy następujący postulat dla Marszałka Sejmu: uznając przedstawione wyjaśnienia za wystarczające, Komisja negatywnie opiniuje wniosek o odbyciu debaty na posiedzeniu Sejmu w przedmiotowej sprawie. Czy jest sprzeciw wobec takiego stanowiska? Nie ma. Dziękuję. Możemy uznać, że przyjęliśmy wniosek, jaki zakomunikowałem Wysokiej Komisji.

Dziękuję panu dyrektorowi, współpracownikom i państwu posłom za podniesienie tematu. Dużo mówi się na ten temat w przestrzeni medialnej. Wszyscy jesteśmy zainteresowani, żeby było jak najwięcej pieniędzy z poboru opłat. Jesteśmy także zainteresowani, żeby jak najtaniej jeździć po polskich drogach. Dziękuję, to wszystko w dniu dzisiejszym. Po pięciu godzinach posiedzenia Komisji mogę powiedzieć, że nie będzie już dzisiaj kolejnego. Dziękuję.